

„Raus aus dem Verkehrsschatten“:

Der Elzmündungsraum will schneller zur BAB - Auffahrt Sinsheim

von Karl Heinz Neser

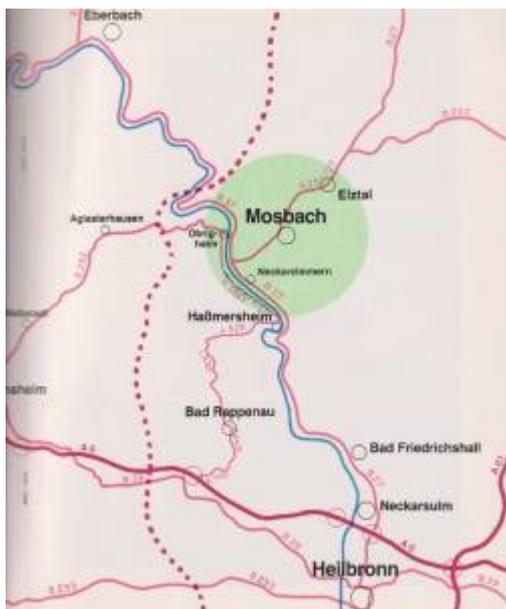


Abb.1: rot-punktierte Linie geplante BAB 45 mit Auffahrt auf der Mörtelsteiner Höhe



Abb 2: Denkschrift von 1983 zur besseren Anbindung des Elzmündungsraumes an das Fernstraßennetz

An der Ortsdurchfahrt Obrigheim wurde ab 1980 gebaut und 1983 war man sich auch klar über die

Fortführung am Hohbergaufstieg und den Ausbau bis zur Asbacher Höhe. Aber unser Raum wollte schneller an die Oberzentren MA/HD und die BAB-Auffahrt Sinsheim der in den 1960er Jahren gebauten A 6. Noch immer war kein flüssiger Verkehr durch zahlreiche Ortsdurchfahrten, Schwerlast- und landwirtschaftlichen Verkehr und mangelnde Überholmöglichkeiten möglich.

Auch war die geplante Neckar-Alb-Autobahn (A 45) als Fortsetzung der Sauerlandlinie nach Süden, die im Bereich der Mörtelsteiner Höhe eine BAB-Auffahrt vorgesehen hatte, 1979 am Widerstand Hessens gescheitert. Deshalb konzentrierten sich die politisch Verantwortlichen des Elzmündungsraums und der Wirtschaft auf einen schnelleren Anschluss zur BAB-Auffahrt Sinsheim.

So kam es 1983 zu einer gemeinsamen Denkschrift von Wirtschaft, Region, Landkreis und Kommunen. „Raus aus dem Verkehrsschatten“ – so der Titel – wollte der Elzmündungsraum. Eine Kernforderung war der Ausbau der B 292 zwischen Mosbacher Kreuz und Autobahnanschlussstelle Sinsheim als vierspuriger Autobahnzubringer.

Allerdings erwies sich schnell, dass dies in überschaubarer Zeit nicht möglich ist. So stimmte man einem dreistreifigen Ausbau mit wechselnder Überholspur zu. Und dafür kämpften die politisch Verantwortlichen. „Die Autobahn rückt näher“, verkündete schon beinahe euphorisch das Straßenbaumt, als die Strecke zwischen der Asbacher Höhe und Aglasterhausen weitergeführt wurde. In über 30 Jahren kam es sicherlich zu weiteren Verbesserungen, aber die B 292 ist bis heute noch immer nicht vollständig ausgebaut! Die Forderung bleibt also weiterhin bestehen!

Der Hohbergaufstieg

von Karl Heinz Neser

Die Fortführung der B 292 nach der Ortsumgehung Obrigheim nach Westen war 1983 durch eine kontroverse politische Diskussion geprägt. Ursprünglich hatte die Straßenbauverwaltung im Einvernehmen mit dem Regionalverband und der Industrie- und Handelskammer 1977 eine neue Trasse durch das Quenteltal vorgesehen; verworfen wurde in den Untersuchungen damals schon die sog. „alte Steige“.

Im Obrigheimer Gemeinderat hatten sich nach der Bürgermeister- und Kommunalwahl 1980 die Mehrheitsverhältnisse geändert, so dass sich bei der Befassung der Trassenführung im Jahre 1983 die CDU mit knapper Mehrheit mit dem Vorschlag durchsetzte, den Hohberg auf der alten Trasse mit einer Kriechspur beim Aufstieg zu umfahren. Der Landschaftseingriff durch 16 m hohe Dammschüttungen, großen Landverbrauch und Waldeinschlag sowie die Zerstörung des Lebensraums für Tiere und Pflanzen für 18 Sekunden Zeitgewinn seien zu hoch; außerdem befürchtete man negative Auswirkungen für die Entwicklung der Gemeinde durch die Beschallung der Neubaugebiete im Kirstetter Tal.

In einem Flugblatt werden die einzelnen Trassen verglichen:

CDU Wir informieren:

Worum geht es am Hohberg?

Die Führung der CDU vom Ortsausgang Obergieritz über die zukünftige Ortsumgehung in Richtung Altschier Hufe war in den letzten Monaten Gegenstand zahlreicher Diskussionen. Wir haben jetzt mehrere die Vor- und Nachteile der einzelnen Trassen aufzählen und die Haltung der Obergieritzer CDU darlegen.

Allen Trassen ist gemeinsam:

- eine flächensparende Lösung, damit Grundstückseigentümer keine Überlastung durch den Verkehr zu erwarten haben

1. Quertaltrasse

Vorteile

- sehr gute Lärmschirmung, 300 m Höhe

Nachteile

- ungeschützte Lärmschirmung durch hohe Grundstücke und Erntebäume
- erhöhter Landschaftsbruch (Störung Naturschutzgebiet, erhöhter Lärmschutz für Pflanzen und Tiere)
- starke Beeinträchtigung der Neubaugebiete und des künftigen Sport- und Freizeitzentrums
- keine Naturverbesserung der alten Trasse (Hufe)

Die Quertaltrasse war 1977 nach der Obergieritzer Bauordnung im Grundriss festgelegt, nach der von der CDU geforderten überhöhten Trassenumgehung aber verworfen worden. Heute hat der Rat der Gemeinde 1983 ein der Stadt Mühlbach genehmigt.

2. Trasse „Alte Steige“

Vorteile

- gerade Lärmschirmung, etwa 300 m Höhe

Nachteile

- erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Überhöhung auf dem Niveau der jetzigen Bundesstraße, besonders am Ortseingang, die 10 m gegenüber der der Errichtung „Alte Steige“ Bundesstraße über 14 m Höhe und bis 60 m Höhe Erntebäume (vgl. Detail)
- hoher Landschaftsbruch (alte Quertaltrasse)
- keine Naturverbesserung der alten Trasse (Hufe)
- ungeschützte Beeinträchtigung der Neubaugebiete sowie des Freizeitzentrums
- Naturverbesserung bei der Abfahrt ins alte Ortszentrum bei der künftigen Aufnahme Obergieritz Nord

Diese Trasse wurde von der Obergieritzer SPD und dem Regionalverband (Sachsen) als Straßenbauwerkstatt für diese Planung im Jahr 1979 verworfen. Dieser von mehreren so angepriesene „Kompromiss“ ist unserer Meinung nach die schlechteste Lösung.

Beide Trassen – Quertaltrasse wie Alte Steige – würden das letzte naturbelassene Obergieritzer Tal mit Störung in landschaftlich verwundlichem Zustand zerstören!

Abb. 3a.: Flugblatt der Obergieritzer CDU zu den einzelnen Trassen (1)

3. Hohbergtrasse

Vorteile

- ohne Tunnel und Brücke
- geringerer Landschaftsbruch durch Führung am Hang und teilweise Vermeidung der alten Trasse
- Herstellung im Ortsteil wenig beeinträchtigt (Hufe)
- Angleichung des bestehenden Bahndammes und dadurch Beseitigung von stark wirksamen räumlichen Querschnitten
- Landschaft für Neubaugebiete und Naturverbesserung durch Führung am Hang
- geringere Landschaftsbeeinträchtigung
- geringere Eingriffe und geringere Straßenführung

Nachteile

- eine geschlossene Kurve mit verkehrsgünstigen Radius nicht einbauen
- etwa 300 m Länge

Diese von der CDU vertretene Trasse wurde vom Gemeinderat mehrheitlich beschlossen und ging auch in das Planfeststellungsverfahren. Sie wird von der Straßenbauverwaltung und der Naturschutzbehörde favorisiert. Die Industrie- und Handwerkskammer hat sich bei einigen Bedenken nicht mehr geäußert.

Die Obergieritzer CDU wird weiter für die Hohbergtrasse eintreten, weil sie

- vorbildlich eine Verbesserung bringt
- den Landschaftsbeeinträchtigung und den Landschaftsbruch am geringsten ist
- die Entwicklung der Gemeinde im Wohngebiet und der Naturverbesserung am weitesten befördert.

Abb. 3b: Flugblatt der Obergieritzer CDU zu den einzelnen Trassen (2)



Abb. 4: die drei Trassen

Damit war aber die Entscheidung noch nicht gefallen, denn es mussten der Kreistag und der Regionalverband Unterer Neckar überzeugt werden. Eine umfassende öffentliche Diskussion setzte ein. Obrigheimer CDU, BUND und Forstwirtschaftsverwaltung auf der einen, Obrigheimer SPD, IHK und Stadt Mosbach auf der anderen Seite. Die Zeitungen waren voll mit Stellungnahmen der einzelnen Gruppierungen. Als Vorsitzender der Obrigheimer CDU hatte ich die CDU-Regionalverbandsfraktion eingeladen. Zunächst wurden im Gelände die Trassen abgegangen und die Diskussion im Rathaussaal fortgesetzt. Die RNZ kommentierte im Bericht vom 19.12.1981 wie folgt:

„Bei einer Vor-Ort-aktion der CDU-Fraktion des Regionalverbandes ist nun der Schulterschluss mit dem CDU-Ortsverband geglückt, mit dem man vorher nicht ganz einer Meinung bezüglich der Trasse war. Man konnte bei der Sitzung im Obrigheimer Rathaus direkt das Aufatmen des Ortsvereinsvorsitzenden (Anm. Nesper) hören, als sich immer mehr Meinungen in Richtung Hohbergtrasse, und man nun glaubt, das ‚Ei des Kolumbus‘ gefunden zu haben. Festlegung auf die Hohbergtrasse, aber nicht in der planfestgestellten Form mit zwei Spuren bergauf und einer Spur abwärts, sondern vier Spuren sollen es sein, damit auch für den abwärtsfahrenden Verkehr eine entsprechende ‚Leichtigkeit‘ gewährleistet ist“.

Mit diesem Vorschlag war der Weg gebnet. Kreistag und Regionalverband stimmten der

Hohbergtrasse mit jeweils zwei Spuren zu. Das Regierungspräsidium Karlsruhe sah in seinem Planfeststellungsbeschluss von Ende 1984 dann allerdings nur den Bau einer zweiten Fahrspur für den bergauffahrenden Verkehr und die Entschärfung der vorhandenen Kurven vor.

Heute lässt sich sagen: Auch wenn es damals noch keine Grünen in unserem Raum gab, wurde vor 40 Jahren mit einer landschaftsschonenden Trasse dem Umweltgedanken schon Rechnung getragen!



Abb. 5: Baustelle Hohbergaufstieg August 1988: Gut ist die gefälligere Trassenführung durch Abschneiden einer Kurve zu sehen.

Die Ortsumgehung Obrigheim (1980-1988)

von Karl Heinz Neser

Man muss sich vergegenwärtigen, dass noch vor 40 Jahren der ganze Verkehr von Mosbach bis Obrigheim durch die Ortschaften ging. Neuralgischer Punkt war die enge Ortsdurchfahrt Obrigheim der B 292, durch die sich der Verkehr einschl. des Schwerlastverkehrs quälen musste. Die Belastung durch Lärm und Abgase in der Ortsmitte sowie die Verkehrsgefährdung der Bevölkerung waren außerordentlich, zumal nur ein enger Fußweg vorhanden war. Und der Straßenverkehr nahm immer mehr zu.



Abb. 6: So quälte sich der Verkehr noch in den 1980er Jahren durch Obrigheim



Abb. 7: So quälte sich der Verkehr noch in den 1980er Jahren durch Obrigheim

Schon in den 1950er Jahren gab es Pläne, den Elzmündungsraum besser nach Westen anzuschließen.. Eine Planung sah z.B. vor, die Ortsmitte von Obrigheim durch eine Strecke direkt vom Hohberg am Rande des Baugebiets „Luss“ zu umgehen, was wegen der Kosten und des großen Eingriffs in die Landschaft wieder verworfen wurde. Bewegung kam erst in die Sache, als Ende der 1960er Jahre klar wurde, dass die zerstörte Eisenbahnbrücke nicht mehr aufgebaut wird und nach Stilllegung der Nebenbahnlinie Aglasterhausen – Obrigheim 1971 die ehem. Bahntrasse nicht mehr benötigt wird. Es dauerte dann noch einige Zeit, bis die Verkehrsministerien in Land und Bund überzeugt werden konnten, dass die B 292 als Ortsumgehung Obrigheim auf der Bahntrasse geplant werden konnte. Maßgeblicher Treiber war der in Mosbach wohnende und im Wahlkreis Sinsheim gewählte CDU-MdB Fritz Baier, seit 1974 zunächst Amtsverweser, seit 1976 Oberbürgermeister von Mosbach.

Bau der Ortsumgehung Obrigheim (1980-1988)



Abb 8: Bau der Neckarbrücke und des Anschlusses Haßmershim (1984)



Abb 9: Bau der Neckarbrücke und des Anschlusses Haßmershim (1984)

Die Ortsumgehung verläuft aus Richtung Aglasterhausen im Bereich der KWO-Abfahrt auf der alten Trasse der früheren Badischen Odenwald-Eisenbahn Meckesheim-Mosbach über die neue Neckarbrücke in Richtung Mosbacher Kreuz (B 27/B 37/B 292) und hat eine Länge von 2,7 km. Begonnen wurde 1980 mit der Feldwegbrücke „Münchberg“. Das schwierigste Teilstück war die Neckarbrücke mit Anschlussrampe aus Richtung Haßmerheim; im Freivorbauverfahren des Brückenbaus konnte eine Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs und des Hochwasserabflusses vermieden werden. Nach weiteren 6 Brückenbauwerken und 8 großen Stützmauern wurde 1986 mit dem eigentlichen Straßenbau begonnen. Weiter wurden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen für die

angrenzenden Baugebiete umgesetzt. Nach achtjähriger Bauzeit wurde der Ausbau 1988 abgeschlossen. Die Baukosten betragen einschließlich der Neckarbrücke 44,5 Mill. DM.

Die Ortsumgehung Obrigheim führte zweifellos zu einer Entlastung der Ortsmitte von Obrigheim, wenn auch der Durchgangsverkehr auch heute noch sehr groß ist. Nach der Übergabe 1988 gab es allerdings bei den Anwohnern der Umgehung Proteste, da der Straßenlärm trotz der Lärmschutzmaßnahmen groß war. Es bildete sich sogar eine Bürgerinitiative. So wurde in der Folgezeit erheblich im Lärmschutz nachgebessert, so dass der Bau der Ortsumgehung erst 1992 abgeschlossen war.

Der Bau der Ortsumgehung hatte auch die Beseitigung der beiden engen Viadukte der Badischen Odenwaldeisenbahn in der Kirstetter und der Schlossstraße zur Folge; sie wurden aufgeweitet. Die Kirstetter Straße kann dadurch erst den durch die Neubaugebiete gewachsenen Verkehr aufnehmen.



Abb. 10: Viadukt in der Kirstetter Straße und dessen Beseitigung und neue Brücke der Ortsumgehung 1981



Abb. 11: Viadukt in der Kirstetter Straße und dessen Beseitigung und neue Brücke der Ortsumgehung 1981

[obrigheim](#), [sonderausstellung](#)

From:
<https://www.odenwald-museen.de/wiki/> - **Verband Odenwälder Museen e.V.**

Permanent link:
<https://www.odenwald-museen.de/wiki/doku.php?id=sonderausstellungen:2021:obrigheim-ortsumgehung:start>

Last update: **2023/07/11 13:27**

